

ALFREDO ANTONINI

(associato di Diritto della Navigazione nell'Università di Modena)

PROFILI GIURIDICI DEL TRASPORTO A MEZZO *CONTAINERS*

SOMMARIO: 1. Premessa. - 2. Natura del *container*. - 3. Il regime di responsabilità del vettore marittimo. - 4. Il limite nel risarcimento del danno. - 5. Il trasporto sopra coperta. - 6. La copertura assicurativa. - 7. La contribuzione alle avarie comuni.

1. Premessa.

La diffusione del *container* come strumento per il più rapido, sicuro ed economico trasporto delle merci, che ha caratterizzato lo scenario commerciale europeo a decorrere dalla fine degli anni sessanta e che rappresenta, oggi, la costante realtà del traffico merci, ha suscitato, sin dalle origini, numerosi ed incisivi problemi di ordine giuridico, al cui apprezzamento la dottrina e la pratica non sono rimaste insensibili.

I primi studi in materia risalgono agli inizi degli anni cinquanta, ossia a un'epoca nella quale lo strumento, oggi in esame, era pressoché sconosciu-

to nei paesi del Nord Europa.

In tali studi, da un canto, si è avuto modo di segnalare la possibilità di rinvenire una significativa anticipazione della funzione, al presente svolta dal *container*, nell'impiego di anfore per il trasporto di granaglie e rinfuse, effettuato dai mercanti delle età più antiche e in ispecie dai fenici; d'altro canto, si è inteso porre in evidenza l'esigenza di assimilazione dello stesso a un cassone (*coffre*) o a un armadio (*armoire*) speciale, formante parte integrante della nave, nella quale consente l'utilizzazione della totalità degli spazi disponibili.

Il crescente interesse per il fenomeno ha condotto ad emersione i diversi profili per i quali l'impiego del *container* incide sulla configurazione e sullo svolgimento dei rapporti giuridici implicati dall'utilizzazione del mezzo di trasporto⁽¹⁾.

L'esperienza, maturata sino ad oggi, permette di affrontare l'esame di tali profili non soltanto in

⁽¹⁾ Sui problemi implicati dal trasporto a mezzo *containers*, cfr., fra gli altri: WAROT, *L'avènement du container dans le trafic maritime*, in *Dr. mar. franç.*, 1951, p. 263; CORBINO, *L'evoluzione dei trasporti mediante i "containers"*, in *Assicurazioni*, 1967, I, p. 537 ss.; WIJFFELS, *Aspect juridiques du transport par containers*, in *Europ. transp. law*, 1967, p. 330 ss.; RODIERE, *Un faux problème: celui des "containers"*, in *Dr. mar. franç.*, 1968, p. 708; SPASIANO, *Containers: problemi giuridici*, in *Riv. dir. nav.*, 1968, I, p. 89 ss.; BERLINGIERI F., *Problemi giuridici del trasporto in containers*, in *Dir. mar.*, 1971, p. 146 ss.; ROMANELLI, *Riflessioni in tema di trasporto combinato e di auspicabili sviluppi della disciplina del trasporto*, in *Dir. mar.*, 1973, p. 243 ss.; MERCADAL, *Les problèmes juridiques de la conteneurisation du transport maritime*, in *Dr. mar. franç.*, 1982, p. 371; MARCHESE, *Problemi economici (e*

termini problematici, con la segnalazione dell'esistenza del problema, ma anche in chiave sistematica, con la prospettazione di un'ipotesiolutiva.

Intendiamo darne brevemente conto nei termini che seguono.

2. Natura del *container*.

Può affermarsi, in linea di preliminare ed atecnico approccio, che il *container* partecipa, al contempo, della natura di strumento e di oggetto del trasporto, in quanto, per un verso, riunendo in sé le merci, viene a costituire un dispositivo (*engine*) di trasporto, mentre, per altro verso, forma esso stesso (unitamente al proprio contenuto) oggetto del trasferimento da un luogo ad un altro, a mezzo nave, aereo, autocarro, treno.

Verosimilmente sulla scorta di questa considerazione, si è inteso, in dottrina, operare una fondamentale distinzione, a seconda che esso sia stato messo a disposizione dal vettore, oppure dal caricatore. Nel primo caso, lo stesso è considerato facen-

prospettive) dei trasporti intermodali, in *Trasporti*, n. 31/1983, p. 3 ss.; WIJCKMANS, *The container Revolution and the per Package Limitation of Liability in Admiralty*, in *Europ. transp. law*, 1987, p. 505 ss.; QUINN, *Ocean Container Leasing and Maritime Liens: An example of Flexibility in U.S. General Maritime Law*, in *Journ. of Mar. Law and Comm.*, 1987, p. 1 ss.; RIGHETTI, *Containers*, in *Dig. disc. priv.*, Sez. comm., III, Torino, 1988, p. 464 ss.; ID., *Trattato di diritto marittimo*, II, Milano, 1990, p. 815 ss.; ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE, *Containers. Towards a New Generation of Inland and Maritime Loading Units*, United Nations, New York, 1990.

I problemi in riferimento sono stati oggetto di

te parte della nave, come suo equipaggiamento, costituendo null'altro che uno strumento per il migliore utilizzo della capacità di carico di quest'ultima. Nel secondo caso, esso è considerato come parte del carico, affidato al vettore per il trasporto.

Siffatta distinzione, a ben vedere, riveste importanza inferiore rispetto a quella che le si è inteso attribuire. Quanto alla responsabilità implicata dal trasporto, infatti, avremo modo di chiarire che rilevante è il fatto del riempimento del *container*, anziché quello della sua messa a disposizione. Quanto alla copertura assicurativa e alla contribuzione alle avarie comuni, poi, avremo modo di evidenziare l'autonomia della posizione assunta dal *container*

esame in numerosi convegni e conferenze, quali: la I Conferenza internazionale sulla containerizzazione, svoltasi in Genova nell'ottobre 1967 (le cui relazioni sono indicate da MANCA, *Commento alle convenzioni internazionali marittime*, II, Milano, 1975, p. 448); l'VIII Conferenza dell'I.C.H.C.A., tenutasi in Anversa dal 22 al 26 maggio 1967 (in *Europ. transp. law*, 1967, p. 329); il Seminario di Genova sui trasporti combinati, del 23/26 maggio 1972 (in *Dir. mar.*, 1972, p. 177 ss.); il Congresso internazionale di Rouen, del 13 e 14 ottobre 1972 (in *Europ. transp. law*, 1972, p. 896 ss.); la Conferenza internazionale sui problemi tecnico-assicurativi del trasporto containerizzato, tenutasi in Trieste il 20 e 21 settembre 1976; il V Convegno internazionale del CISCO (Centro Italiano Studi Containers), organizzato in Livorno il 28 ottobre 1976; il Convegno "Il trasporto merci per via mare a mezzo di contenitori - Alcuni degli aspetti organizzativi ed operativi con particolare riferimento al MFECs", organizzato in Trieste nell'aprile 1980; la II Conferenza internazionale sui problemi tecnici e assicurativi del trasporto containerizzato, svoltasi in Trieste il 10 e 11 ottobre 1980; il 24° Corso internazionale dello

sia rispetto alla nave, che rispetto alle merci e, quindi, la assoluta non dipendenza dell'effetto giuridico dal profilo soggettivo della proprietà dello stesso.

Proprio la accennata natura di strumento per il trasporto, peculiare del *container*, e la rilevanza autonoma assunta dallo stesso, costituiscono il dato di fondo da cui occorre prendere le mosse nella disamina che ci accingiamo a compiere.

Nella prospettiva, così segnata, occorre anzitutto sgomberare il campo dalla concezione, a volte affacciata dalla dottrina ed autoritativamente affermata a fini tributari, che lo strumento in esame, se di proprietà dell'armatore o da questi utilizzato, costituisca pertinenza della nave; concezione fondata sulla asserita possibilità di considerare il *container* - appartenente, o meno, al proprietario della nave (cosa principale) - come destinato al servizio di quest'ultima allorquando venga impiegato per la più idonea sua utilizzazione⁽²⁾.

In verità, indiscussa essendo l'irrilevanza della proprietà quanto alla sussistenza del rapporto pertinenziale (artt. 817, comma 2, cod. civ. e 246, comma 2, cod. nav.), la necessità di escludere que-

I.S.T.I.E.E. su "Problemi e prospettive del trasporto multimodale", effettuati in Trieste dall'1 al 10 settembre 1983.

Un'interessante panoramica può trarsi dal documento del Segretario dell'UNCTAD *Multimodal transport and containerization - The relationship among interested parties in multimodal transport* (DOC. TD/B/C. 4/243 del 29 marzo 1982). Uno studio di carattere tecnico è quello di AGNEW - HUNTLEY, *Manuale dei containers*, Milano, 1978.

⁽²⁾ Nel senso della qualificazione del *container* come pertinenza della nave si è espresso VOLLI, *Problemi assi-*

st'ultimo con riferimento ai *containers* adoperati da un armatore discende dalla mancanza del vincolo di destinazione. Essi, per le modalità dell'impiego, non sono mai destinati "in modo durevole" al servizio di una nave determinata, poiché la loro presenza su di essa, per sua natura limitata a periodi di tempo e a viaggi ben individuati, rivela l'indubbio carattere della transitorietà. Né, sotto un diverso angolo visuale, potrebbe rinvenirsi il vincolo pertinenziale fra i *containers*, appartenenti all'armatore o nella sua permanente disponibilità, e tutte le navi della sua flotta, su cui gli stessi vengono intercambiabilmente utilizzati, dovendo il vincolo riferirsi ad una cosa principale determinata, e non a più cose di un assieme. Ciò è stato indirettamente confermato dalla giurisprudenza, la quale, in una fattispecie dalle indubbie affinità con quella in esame, ha escluso che costituiscano pertinenze le parti di ricambio per gli aerei di una flotta⁽³⁾.

Occorre, del pari, evitare di considerare il *container* come facente parte del carico, alla stregua di un comune imballaggio: sia per il valore avuto (particolarmente rilevante, soprattutto per quelli

curativi, di responsabilità, di avaria comune in tema di trasporto container, negli Atti della Conferenza internazionale sui problemi tecnico-assicurativi del trasporto containerizzato (Trieste, 20-21 settembre 1976), Trieste, s.d., p. 21; ID., *Sull'assicurazione dei containers*, in *Il trasporto pubblico e privato nella legislazione statuale e regionale*, Padova, 1986, p. 300. Così anche, esplicitamente, la Risoluzione del Ministero delle Finanze del 12 luglio 1973, n. 688.

⁽³⁾ Cfr. App. Roma 9 dicembre 1987, *ICCRI e IMI c. Aerolinee Itavi s.p.a. in a.s. e Filippo Neri*, in *Dir. mar.*, 1989, p. 1029.

provvisi di propri impianti per la migliore conservazione della merce, come quelli refrigerati), sia per la peculiare funzione svolta nel consolidamento e nella manipolazione del carico, esso si distingue nettamente - tanto sul piano pratico, quanto su quello giuridico - dai comuni imballaggi (sacchi, scatole, casse, cartoni, ecc.), che sono di precaria utilizzazione, privi di apprezzabile valore, idonei soltanto ad avvolgere e a coprire il carico, più che a "contenerlo".

In definitiva, il *container* - che, palesemente, non è un mezzo di trasporto - deve essere considerato come uno strumento utilizzato per il trasporto, non assimilabile né alla nave, né alle merci, atto a consentire sia la migliore conservazione e manipolazione di queste ultime, sia lo sfruttamento più completo della capacità di carico della prima.

3. Il regime di responsabilità del vettore marittimo.

Il problema di maggiore rilevanza, implicato dall'impiego dei *containers* nel trasporto marittimo, è quello dell'individuazione del regime di responsabilità del vettore⁽⁴⁾.

Tale problema affonda la propria ragion d'essere nell'evenienza che - in un sistema normativo,

⁽⁴⁾ Sul problema qui trattato, cfr. in dottrina, oltre agli AA. citt. alla nota 1: DORFLES, *Sul trasporto a mezzo contenitori a condizioni FCL/FCL*, in *Dir. mar.*, 1988, p. 851 ss.; BOI, *Trasporto a mezzo contenitori e responsabilità del vettore marittimo: i primi orientamenti della Giurisprudenza italiana*, *ibid.*, 1989, p. 1074 ss.; BIANCA, *Osservazioni sulla responsabilità del vettore nel trasporto marittimo*

come è il nostro, basato sulla colpa presunta del vettore, il quale è onerato della prova liberatoria consistente nell'individuazione della causa del danno e, ulteriormente, nella dimostrazione della sussumibilità di quest'ultima nel novero dei pericoli eccettuati tipici, ovvero dell'insussistenza di colpa in ordine al verificarsi della causa suddetta, se costituente pericolo atipico - la prova del fatto, determinativo del danno, si rivela realmente diabolica per il vettore, per lo meno allorquando egli non sia stato posto nelle condizioni di controllare e custodire direttamente il contenuto del *container*, consegnatogli chiuso da parte del caricatore.

Talché, sin dalle prime pronunce sull'argomento, la giurisprudenza ha ritenuto di dover valorizzare, allorquando il *container* venga riempito dal caricatore e da questi consegnato già chiuso al vettore (trasporto a condizioni *F.C.L.-F.C.L.*), l'impossibilità per quest'ultimo di controllarne il contenuto, onerando in tal caso l'interessato al carico della prova della colpa del medesimo in ordine alla produzione del danno⁽⁵⁾.

Sull'argomento è, di recente, intervenuta la Corte di cassazione, che, con una pronuncia oramai

mediante containers, in *Dir. trasp.*, 1992, p. 547 ss.; BOI, *Umidità della merce e trasporto con nave porta-contenitori*, in *Dir. mar.*, 1993, p. 95 ss.; GHIGLIOTTI, Nota redazionale a Pretura Genova 17 luglio 1992, *ibid.*, p. 143 ss.; MALTESE, *Nuovi profili della responsabilità del vettore marittimo*, negli *Studi in onore di Enzo Volli*, Trieste, 1993, p. 257 ss.

⁽⁵⁾ Cfr. Pret. Trieste 2 marzo 1987, *Alpina c. Lloyd Triestino*, in *Dir. mar.*, 1988, p. 851 ss.; App. Genova 18 aprile 1988, *Prudential s.p.a. c. Italia di Navigazione s.p.a.*, *ibid.*, 1989, p. 1036 ss.; Trib. Genova 26 marzo 1988, *Reale Mutua Assicurazioni c. Paolo Scerni s.p.a.*, *ibid.*, 1990, p. 86

ben nota, ha fissato i principî cui nel nostro ordinamento si informa la responsabilità del vettore marittimo nel trasporto a mezzo *containers* ⁽⁶⁾.

In base ad essi, deve distinguersi a seconda che il *container* venga fornito e riempito da parte del vettore, oppure da parte del caricatore. Nel primo caso, il *container* rappresenta null'altro che un mezzo impiegato dal vettore per la più proficua utilizzazione della nave, o una delimitazione dello spazio utile per la sistemazione a bordo delle merci, sicché, agli effetti in parola, la collocazione di queste nello stesso equivale alla carica nella stiva⁽⁷⁾. Nel secondo caso, deve ulteriormente distinguersi a seconda che il *container*, riempito ad opera del caricatore ed indi rimesso al vettore per il trasporto, sia stato, o meno, dal primo chiuso e sigillato. Mentre, infatti, nell'ipotesi negativa è offerta al secondo la possibilità di controllare il contenuto del *container*,

ss.; Trib. Genova 3 maggio 1989, *Comitas-Compagnia Italiana di Assicurazioni c. S.p.a. Agenzia Marittima Comesar*, *ibid.*, p. 161 s.; Trib. Genova 2 ottobre 1989, *S.p.a. Prudential c. Ignazio Messina s.p.a.*, *ibid.*, p. 1076 ss.; Trib. Genova 26 giugno 1990, *F.B.U. Tessitura dei Fratelli Bruno, Umberto e C. s.n.c. c. SIAMAR s.r.l., China Ocean Shipping Co., China Ocean Shipping Agency e Scandutch*, *ibid.*, 1991, p. 1087 ss.; Trib. Genova 13 dicembre 1990, *Italia Assicurazioni s.p.a. c. Costa Container Lines s.p.a.*, *ibid.*, 1992, p. 146 ss.; Pret. Genova 17 luglio 1992, *Assicurazioni Generali s.p.a. c. Costa Container Lines s.p.a.*, *ibid.*, 1993, p. 143 ss.

⁽⁶⁾ Cass. 22 marzo 1991, n. 3112, *S.p.a. Italia di Navigazione c. Prudential Assicurazioni S.p.a.*, in *Foro it.*, 1991, p. 2053 ss.; in *Dir. trasp.*, II/1992, p. 547 ss.; in *Dir. mar.*, 1991, p. 996 ss.

⁽⁷⁾ Sull'argomento, cfr. BOI, *Problemi relativi all'individuazione della parte che effettua lo stivaggio delle merci in container*, in *Dir. mar.*, 1992, p. 146 ss.

altrettanto non può dirsi nell'ipotesi affermativa, allorquando l'ordinamento, per evidenti ragioni di equità, non potrebbe imporre al medesimo oneri diversi ed ulteriori rispetto a quello della prova dell'integrità dei sigilli al momento della riconsegna al ricevitore (salva restando la possibilità per quest'ultimo di fornire positivamente la prova della colpa del primo o dei suoi dipendenti o preposti).

In definitiva, ai sensi dell'orientamento giurisprudenziale così affacciato, il vettore è costituito custode del *container* consegnatogli per il trasporto e, segnatamente, dell'integrità dei sigilli apposti su di esso a cura del caricatore; sicché, è a lui imposta "l'osservanza dell'obbligo strumentale di custodia dei sigilli".

Siffatta pronuncia, indubbiamente, è apprezzabile sul piano pratico sia per la chiarezza che ha contribuito a recare nella materia, che per la rispondenza ad equità della soluzione cui è pervenuta. In verità, ove si pretendesse dal debitore della prestazione di trasporto la prova delle circostanze rimaste ignote del danno verificatosi sulla merce all'interno di un *container* consegnatogli chiuso e sigillato, si finirebbe per postulare la responsabilità obiettiva del medesimo, cui sarebbe preclusa, di fatto, la possibilità di fornire la prova esimente messa a suo carico nel sistema dei pericoli eccettuati. Le ragioni dell'impostazione sembrano chiare: mentre nei trasporti tradizionali, l'incidenza della causa rimasta ignota è posta sul vettore, poiché è lui che, trovandosi sulla nave, ha la disponibilità e il controllo della merce, altrettanto non potrebbe avvenire in quelli a mezzo *containers* sigillati, poiché in essi il vettore non è in diretto contatto con le merci e non può essere considerato, quanto alla conoscenza degli

accadimenti che si riverberano dannosamente sul carico, in condizioni più agevoli rispetto al caricatore o al ricevitore, i quali si trovano a terra.

Essa, anche per l'influenza che sta esercitando e che ancora eserciterà presso gli operatori e nella giurisprudenza, necessita tuttavia di alcune precisazioni.

La Corte di Cassazione, invero, allo scopo di evitare di onerare il vettore di una prova liberatoria concernente la colpevolezza, in concreto non possibile, viene ad incidere sul contenuto della prestazione cui lo stesso è tenuto, identificata nella custodia dei sigilli (e della loro integrità), anziché in quella del *container* e delle merci affidategli per il trasporto.

Viene, in tal modo, ad operare una interferenza fra due piani di valutazione della responsabilità del debitore (vettore) per l'inadempimento dell'obbligazione che, viceversa, sono ontologicamente e giuridicamente ben distinti: l'oggetto dell'obbligazione e la c.d. colpevolezza o elemento soggettivo dell'illecito contrattuale.

Con locuzione breve: nella accennata prospettiva giurisprudenziale, l'obbligo di riconsegna della merce nelle medesime qualità e quantità in cui era stata ricevuta lascia il campo, allorquando si tratti di merce in *container* sigillato a cura del caricatore, al diverso (e minore) obbligo di restituzione del *container* con i sigilli intatti. Dimostrato positivamente da parte del vettore l'adempimento dell'obbligo da ultimo indicato, diviene irrilevante per lui l'evenienza che un danno sia stato riportato dalla merce all'interno dello stesso, posto che non al contenuto, ma al contenitore, è riferito l'obbligo di riconsegna (come pure quello, strumentale, di custodia). La prova dell'esatto adempimento di tale

obbligo (*rectius*, obbligazione) potrebbe non essere sufficiente, peraltro (e in ciò risiede a nostro avviso l'interferenza fra i due piani valutativi, dianzi menzionata), giacché l'interessato al carico potrebbe ulteriormente fornire la prova "di una colpa specifica del vettore o dei suoi dipendenti e preposti": talché, la dimostrazione dell'adempimento dell'obbligo di custodia dei sigilli parrebbe ridondare piuttosto a presunzione di mancanza di colpa (o, il che è sostanzialmente equivalente, a rovesciamento della regola circa l'onere probatorio nel campo contrattuale), che non a fatto estintivo dell'obbligazione.

Viene acconcio, a questo punto, un secondo ordine di rilievi.

Nella fattispecie concreta, sottoposta al vaglio del Giudice della legittimità, il danno risentito dal ricevitore è consistito nell'ammanco di merce, ossia nella restituzione di merce in quantità inferiore rispetto a quella consegnata. L'ordito argomentativo appare, in tutta evidenza, saldamente ricollegato a tale specie di danno, essendo sembrato rispondente a logica e ad equità (e, quindi, conforme a diritto) che non debba rispondere presuntivamente della sottrazione di una parte del carico colui che riconsegna il *container* nelle medesime condizioni (chiuso e sigillato) in cui l'ha ricevuto.

Orbene: può lo stesso addirsi anche alle altre tipologie di danno, suscettibili di verificarsi nel trasporto in esame (perdita totale o mancata consegna e avaria o danno in senso stretto), o deve viceversa esso restringersi a quella sola, cui si è riferita la decisione?

Occorre infine rilevare che, nella ripartizione dell'onere probatorio in materia di trasporto marittimo (come, del resto, nell'intero campo contrattua-

le), la posizione del vettore viene notevolmente alleviata dall'evenienza che, preliminarmente rispetto alla prova liberatoria a suo carico (concernente il profilo della responsabilità), è quella c.d. costitutiva a carico dell'interessato alla merce, avente ad oggetto il danno patito. Quest'ultima prova può rivelarsi nient'affatto agevole, soprattutto nel trasporto a condizioni *F.C.L.-F.C.L.* a mezzo *container* riempito e sigillato dal caricatore, allorquando è questi a dover fornire la dimostrazione dell'esistenza delle merci che si assumono perdute o danneggiate, come pure della loro quantità e della qualità. E' a questo profilo che appare riferita l'affermazione della Cassazione circa l'irrilevanza della clausola "*said to contain*" nel caso di *container* ricevuto dal vettore già piombato: riserva infatti ridondante a pura clausola di stile, essendo indubbio che, presente o meno la stessa, il vettore non è stato messo in grado di controllare il contenuto di quanto gli veniva affidato per il trasporto.

Alla luce delle suesposte riflessioni, crediamo di poter ordinare nei termini che seguono il sistema della responsabilità del vettore marittimo nel trasporto assunto in considerazione.

Grava sull'avente diritto al carico l'onere della prova di avere subito un danno (c.d. prova costitutiva). Tale prova si risolve nella dimostrazione della natura, qualità e quantità delle merci consegnate al vettore e della mancata riconsegna, totale o parziale, delle stesse, oppure della riconsegna in condizioni deteriori.

Nei trasporti tradizionali, la polizza di carico, se rilasciata priva di riserve (o con riserve sprovviste di efficacia, perché riferite a dati controllabili), costituisce prova presuntiva (*prima facie evidence*) della

natura, qualità e quantità della merce imbarcata, sicché la dimostrazione del danno discende immediatamente dal raffronto fra le suddette risultanze di polizza e le condizioni della merce constatate all'atto della riconsegna, di regola in contraddittorio con il vettore.

Siffatto regime probatorio non subisce modifiche allorquando il *container* viene riempito dal vettore, il quale prende in consegna le merci, dà in polizza l'indicazione di queste ultime ed impiega il primo esclusivamente per proprie comodità o esigenze operative (trasporto a condizioni *L.C.L.-L.C.L.*).

Diverso è il caso allorquando il *container* viene stivato dal caricatore e da questi consegnato al vettore (trasporto a condizioni *F.C.L.-F.C.L.*). Qui il vettore può cautelarsi (e sempre si cautela) mediante l'inserimento in polizza di riserve "*said to contain*" (o altra equivalente), in relazione all'impossibilità di verifica del contenuto ed alla restrizione della possibilità di controllo alle sole condizioni esteriori del contenitore. Ma proprio in ordine a tali riserve è consentito, sulla scorta dei precisi elementi ricavabili dall'accennato orientamento giurisprudenziale (conformi, del resto, all'atteggiamento assunto dalla pratica mercantile), di valorizzare l'elemento rappresentato dall'apposizione di sigilli ad opera del caricatore (o dello spedizioniere). In verità, il fatto di avere ricevuto il *container* chiuso e sigillato determina di per sé la radicale impossibilità di controllo da parte del vettore circa le merci a lui dichiarate, sicché l'eventuale indicazione in polizza delle stesse non può costituire in favore del caricatore la presunzione di cui all'art. 462 cod. nav., e ciò indipendentemente dall'apposizione di riserve. Dovrà dunque quest'ultimo offrire la prova circa la natura, la qua-

lità e la quantità delle merci collocate nel *container*. Viceversa, il ricevimento del *container* riempito dal caricatore, ma non anche dallo stesso sigillato, non sottrae il carico alla possibilità di accesso e di controllo del vettore, il quale quindi, nel dare nella polizza l'indicazione analitica delle merci, ha l'onere di procedere al preventivo loro controllo, oppure di inserire una riserva. L'efficacia di quest'ultima deve essere valutata, poi, in relazione alle modalità concrete del trasporto, con specifico riguardo alla prassi operativa ed alla celerità nella movimentazione dei carichi imposta dall'esigenza di efficienza nei servizi; e la valutazione, a nostro parere e nonostante il contrario avviso più volte espresso dalla giurisprudenza, deve concludersi di norma in senso favorevole al vettore, rivelandosi meramente astratta la possibilità di accesso al contenuto del *container* e di certo impensabile per il vettore il fatto di avvalersene realmente.

Dimostrate nei sensi appena indicati la natura, la qualità e la quantità delle merci, consegnate per il trasporto all'interno del *container*, occorre dimostrare la (diversa, ossia deteriore o inferiore) natura, qualità o quantità delle medesime al momento della riconsegna. Quest'ultima dimostrazione viene offerta, di regola, tramite le risultanze della perizia tecnica, eseguita in contraddittorio fra i periti incaricati rispettivamente dall'interessato al carico (o dal suo assicuratore) e dall'interessato alla nave (armatore o vettore). La differenza riscontrabile fra i dati di partenza e quelli rilevati all'arrivo integra il danno subito (e dimostrato) dall'interessato al carico; salva, ovviamente, per il medesimo la possibilità di provare la sussistenza di un pregiudizio ulteriore, per spese affrontate (di perizia, per il ricondizio-

namento o parziale recupero della merce, ecc.) o per altra ragione.

Solo la sussistenza della prova del danno impegna presuntivamente, stante l'inversione dell'onere probatorio in materia contrattuale, la responsabilità del vettore marittimo.

Il regime della prova liberatoria a carico di quest'ultimo non è suscettibile di modifiche quando il *container* viene da lui fornito e riempito, dovendosi equiparare tale forma di trasporto, per le ragioni già illustrate e da tutti condivise, a quello effettuato nella stiva.

Ben diversa è la situazione quando lo stesso, da chiunque fornito, viene riempito, chiuso e (eventualmente) sigillato dal caricatore. Il trasporto ha in tal caso ad oggetto un *container*, che, con l'uso di ogni accorgimento suggerito o imposto dalla diligenza professionale propria dell'esecutore della prestazione, deve essere trasferito nel luogo di destinazione ed ivi essere riconsegnato all'avente diritto integro (nella sua fisica consistenza e nei sigilli), ossia nelle medesime condizioni esteriori in cui è stato preso in carico.

Grava sul vettore, nell'ipotesi appena descritta (che è quella che si presenta nella maggior parte dei casi e che ha dato luogo alla gran parte delle controversie approdate in sede giurisdizionale), la prova dell'esatto adempimento dell'obbligazione a suo carico, con la diligenza richiesta dall'attività professionale da lui esplicata.

Tale prova è suscettibile di acquistare contenuto differente (più o meno ampio) a seconda del tipo di danno sofferto e dimostrato dal ricevitore.

Nulla quaestio, ovviamente, trattandosi di perdita totale o mancata consegna del *container*: la pro-

va esimente resta regolata dai principî generali, essendosi il danno riferito proprio al bene oggetto del trasporto (*container*).

Trattandosi di ammanco (*shortdelivery*), può affermarsi - in linea con la giurisprudenza - che il vettore si libera fornendo la prova dell'esistenza dei sigilli e della loro apposizione ad opera del caricatore; prova che può non risultare agevole, per lo meno ogni qualvolta difettino nella polizza una clausola del genere di quella "*loaded and stowed by Shippers at their risk and expenses*" e l'indicazione del numero del sigillo (*seal*) ⁽⁸⁾. Tuttavia, prestata tale prova, il vettore, che riconsegna il *container* con i sigilli intatti, dimostra sia l'adempimento dell'obbligazione assunta con il contratto di trasporto (avente ad oggetto il *container* chiuso e sigillato, anziché il non controllabile suo contenuto), sia la diligenza nell'adempimento (atteso che l'integrità dei sigilli è indice della cura avuta nel controllo del bene affidatogli, astrattamente idoneo a preservarlo da azioni manomissive). La prova attiene all'assolvimento dell'obbligazione contrattuale principale, e non - così, almeno, ci pare di poter sostenere - di quella, strumentale, di custodia dei sigilli.

Trattandosi di avaria o danno alla merce, la quale si presenta a destinazione in condizioni deteriori rispetto a quelle in cui il caricatore ha provato di averla stivata, in linea di principio non può essere sufficiente al vettore la prova dell'integrità dei sigilli, non ridondando essa di per sé a dimostrazione

⁽⁸⁾ Precisa sul punto è Cass. 27 aprile 1984, n. 2643, *Comesmar - Compagnia Mediterranea Servizi Marittimi s.p.a. c. A. Carniti e C. s.p.a.*, in *Dir. mar.*, 1984, p. 864 ss.

della diligenza nell'adempimento dell'obbligo di trasportare e riconsegnare il *container*. L'oggetto della prova liberatoria deve essere individuato, a nostro parere (e in conformità con quanto appena rilevato a proposito del danno consistente in un ammanco), in relazione alla tipologia del danno verificatosi. Così, nel caso di danno da bagnamento, lo stesso può cogliersi nelle condizioni esterne del *container*, corrispondenti a quelle risultanti dalla riserva eventualmente inserita nella polizza, oppure, in mancanza di riserve, nel suo stato esteriore, conforme all'ordinario grado di manutenzione ed immune da difetti (buchi, fenditure, ecc.). Nel caso di danno da scongelamento di merce all'interno di un *container* refrigerato, esso può indicarsi nella costante, adeguata e non interrotta somministrazione di corrente elettrica, risultante dall'apposito disco o nastro di registrazione elettromagnetica. Nel caso di danno rappresentato dalla rottura di singoli colli, può rinvenirsi nella movimentazione del *container* con mezzi tecnicamente idonei, nella sua corretta sistemazione a bordo e nella adeguata assicurazione alla nave. Con locuzione breve, la prova deve essere intesa a dimostrare la diligenza professionale nell'esecuzione della prestazione e può avere contenuto differente a seconda del tipo di danno verificatosi, puntualmente provato dal ricevitore.

In relazione a ciò, la prova della originaria apposizione dei sigilli ad opera del caricatore e della loro integrità al momento della riconsegna, considerata determinante allorquando il danno è consistito in un ammanco, dovrà di regola ritenersi influente ogniquale volta il danno, rappresentato da un'avaria alla merce nel *container*, sia dipeso non dall'apertura (fraudolenta) dello stesso, ma da altri fattori (ca-

dute, colpi, azione degli agenti atmosferici, ecc.). In tali casi, infatti, vengono a rilievo non già la tutela dell'inaccessibilità del *container* ad opera dei terzi, ma la sua corretta manipolazione e la sua protezione dagli agenti naturali esterni. Così è, ad esempio, in quasi tutte le ipotesi appena menzionate, come pure in quelle in cui il danno deriva da condensa, calore, umidità e simili.

Nei termini in tal guisa indicati, può conseguirsi il medesimo risultato, di non onerare il vettore dell'irraggiungibile prova della causa del danno, non già incidendosi sull'ordinario sistema probatorio, sibbene rendendosi per lui irrilevante il nocumento subito dalla merce (dimostrato dal ricevitore). La ragione di ciò può agevolmente rinvenirsi nella rilevata evenienza che è il *container*, e non quanto in esso contenuto, a rappresentare l'oggetto del contratto di trasporto e che l'obbligazione di trasportare e rendere all'avente diritto tale oggetto è stata adempiuta con la dovuta diligenza.

Risulta maggiormente chiara e rettamente collocata nel sistema, in pari tempo, l'opportunità che si è inteso riconoscere all'interessato al carico, che la giurisprudenza ha riduttivamente indicato nella prova della colpa del vettore o dei soggetti il cui comportamento è a questi imputato, ma che più precisamente avrebbe dovuto indicare, per coerenza di impostazione, nella prova del fatto produttivo del danno e della attribuibilità dello stesso alla colpa del vettore o dei soggetti summenzionati.

Non deve esservi, a nostra opinione, alcuna inversione nell'onere probatorio, quasi che la conseguita dimostrazione dell'integrità dei sigilli possa essere equiparata a quella di un "pericolo eccezionale", la cui esistenza libera il vettore, salva la prova, da

parte dell'interessato al carico, della colpa del primo o dei soggetti di cui egli deve rispondere.

Viceversa, la tradizionale ripartizione dell'onere probatorio non soffre eccezioni e non subisce modifiche.

Talché:

- l'interessato al carico deve provare il danno, nell'entità e nella tipologia;
- il vettore, per liberarsi da responsabilità, deve a sua volta provare la diligente esecuzione della prestazione contrattuale;
- allorquando il contratto abbia ad oggetto il trasporto del *container* (e solo mediatamente del suo contenuto), la prova ha ad oggetto la riconsegna del *container* nelle medesime condizioni (esteriori) in cui era stato ricevuto e la diligenza deve essere individuata essenzialmente in relazione al tipo di danno determinatosi, secondo la casistica dianzi esemplificata.

4. Il limite nel risarcimento del danno.

Un problema, che in passato ha affaticato la dottrina e la giurisprudenza e che, ora, può dirsi esaustivamente risolto, è quello dell'applicazione del limite risarcitorio in relazione al trasporto a mezzo *containers*⁽⁹⁾.

I termini dello stesso sono i seguenti: poiché, in mancanza di dichiarazione di valore (e salva, nel sistema convenzionale uniforme, la sussistenza del dolo o della colpa ad esso equiparata), il debito del

⁽⁹⁾ In ordine al profilo ora esaminato, cfr. in dottrina FERRARINI, *Alcune considerazioni sulla limitazione del*

vettore è limitato in relazione al “collo” o alla “unità di carico”, ci si è chiesti se, a questi effetti, il *container* potesse essere considerato come un solo collo.

La eventuale risposta affermativa avrebbe determinato la irrazionale ed iniqua conseguenza della sostanziale esenzione del vettore da responsabilità, risultando palesemente irrisorio il limite se applicato al *container* considerato unitariamente (come tale, comprensivo del contenuto).

Dissipate, ben presto, le originarie incertezze, si è consolidata la regola (fatta propria anche in sede convenzionale uniforme: Protocollo di Bruxelles del 1968 e Convenzione di Amburgo del 1978) per la quale:

- se il *container* è riempito dal vettore, l'assenza di differenze rispetto al trasporto effettuato nella stiva implica che il limite si applica immediatamente al contenuto dello stesso, ossia ai singoli colli o alle singole partite di merce consegnate al vettore;
- se il *container* è riempito dal caricatore, il limite si applica ai singoli colli indicati nella polizza di carico, oppure alla unità di carico, ossia alla unità assunta in considerazione per la determinazione del nolo del trasporto;

debito del vettore marittimo, in *Assicurazioni*, 1985, II, 2, p. 10 ss.; BOI, *Applicazione del limite del debito del vettore ai containers*, in *Dir. mar.*, 1986, p. 574 ss.; ID., *Sull'applicabilità ai containers del limite del debito del vettore*, *ibid.*, p. 1067 ss.; TULLIO, *La limitazione del debito del vettore nel trasporto mediante containers*, in *Dir. trasp.*, I/1990, p. 149 ss.; BOI, *Containers e limite del debito tra diritto interno e diritto uniforme*, in corso di stampa negli *Atti del Convegno “Il limite risarcitorio nell'ordinamento dei trasporti”* (Modena, 2-3 aprile 1993).

- solo in difetto delle indicazioni suddette, *container* e contenuto sono unitariamente considerati come un solo collo;
- è fatta salva, nel sistema di Bruxelles e in quello di Amburgo, l'applicazione del limite in relazione al peso delle merci caricate, se più favorevole per l'interessato alle medesime;
- il *container* è considerato esso stesso un collo ai fini della limitazione del risarcimento dovuto dal vettore al proprietario dello stesso nel caso di sua perdita o deterioramento.

L'incidenza della clausola "*said to contain*" sul calcolo del limite risarcitorio può essere chiarita nei termini che seguono.

La stessa non è idonea a determinare, di per sé, l'applicazione del limite al *container*, anziché a quanto è in esso contenuto.

Soccorrono, al riguardo, i consueti canoni probatori. In verità, se legittimamente apposta, la clausola in parola onera il ricevitore della prova della natura, qualità e quantità delle merci inserite nel *container*, impedendogli di giovare delle risultanze della polizza di carico. Orbene, conseguita tale prova (che è indispensabile all'interessato ai fini della dimostrazione del danno, tanto nella sussistenza, quanto nell'entità), il limite, secondo i principî, riceve applicazione in relazione al contenuto, mentre, fallita la stessa, il vettore non deve risarcire alcunché, per la mancata dimostrazione di un elemento costitutivo dell'obbligazione contrattuale risarcitoria.

5. Il trasporto sopra coperta.

La maggiore pericolosità del trasporto sopra coperta rispetto a quello effettuato nella stiva ha determinato una incisiva modificazione nell'assetto di numerosi rapporti privatistici, contrattuali e non, intercorrenti fra i soggetti coinvolti nella spedizione marittima⁽¹⁰⁾.

Schematicamente, possono essere evidenziate tre regole particolari, affermatesi in relazione alla modalità di trasporto appena accennata:

- quella, concernente i rapporti contrattuali fra vettore e caricatore, che stabilisce il divieto per il primo di collocare la merce in coperta, in assenza di usi o di altra norma giuridica, oppure del consenso del secondo;
- quella, attinente all'assicurazione del carico, che introduce un peculiare regime (contrattuale) per le merci collocate sulla coperta, allo scopo di permettere all'assicuratore l'apprezzamento adeguato del diverso (e più elevato) rischio che egli assume;
- quella, propria dell'istituto delle avarie comuni, che sancisce, in linea di principio e salve alcune situazioni particolari, l'esclusione dalla massa attiva di contribuzione per i danni sofferti dal carico sopra coperta.

Nel trasporto a mezzo *containers*, le regole appena indicate soffrono notevoli eccezioni, in rela-

⁽¹⁰⁾ Limitiamo su questo argomento il richiamo agli AA. citt. in ANTONINI, *Profili assicurativi nel trasporto di merci sopra coperta*, in *Trasporti*, n. 39/1986, p. 28 ss. (nota 1) e ID., *Caricazione sopra coperta, containers e contribuzione alle avarie comuni*, *ibid.*, n. 50-51-52/1990, p. 53 ss. (note 1 e 10).

zione al fatto che la funzione protettiva, indubbiamente esplicata dal *container* nei confronti delle merci al suo interno, ha grandemente attenuato il livello di pericolosità tradizionalmente proprio della caricazione sopra coperta e, con esso, l'esigenza di diversificare la situazione del carico ivi collocato da quello riposto nella stiva.

L'esperienza, maturata in questi decenni di impiego degli strumenti in parola, ha lasciato comprendere che, a ben vedere, solo per le navi appositamente attrezzate può dirsi venuto meno il maggior grado di pericolosità del trasporto sulla coperta rispetto a quello all'interno della stiva. In verità, nelle navi *porta-containers* anche la prima, al pari della seconda, è destinata per sua natura a ricevere il carico, essendo strutturata in maniera tale, da consentire una idonea e sicura collocazione dei *containers*. Viceversa, al di là della accennata funzione protettiva, non è negabile che, sulle navi convenzionali, *container* e merci siano entrambi esposti ai pericoli del viaggio sopra coperta, al pari di qualsiasi altro collo o imballaggio.

Sicché, quanto al primo dei profili dianzi ricordati (rapporti fra le parti del contratto di trasporto e conseguenti responsabilità), risulta oramai assodato che il vettore è autorizzato a collocare i *containers* indifferentemente sopra o sotto la coperta delle navi *porta-containers*, mentre eguale possibilità non sussiste con riferimento alle navi tradizionali, per le quali è negata l'esistenza di un uso che consenta la forma di caricazione in parola⁽¹¹⁾. In verità, non sussiste per l'interessato al carico alcun

⁽¹¹⁾ Cfr. U.S. Court of App., 2nd Circ., 30 October 1969, *Encyclopaedia Britannica Inc. v. Hong Kong Producer and*

diritto allo stivaggio sotto coperta, ogni qualvolta un diverso tipo di trasporto non appaia irragionevole, avuto riguardo alla natura delle merci e alla struttura della nave: il che si verifica nel caso di nave *porta-containers*, soprattutto se del tipo *full-containers*.

La distinzione testé operata assume importanza anche ai fini della copertura assicurativa. Infatti, per esplicita previsione della nostra polizza merci, il particolare regime proprio del carico sopra coperta non riceve applicazione, fra l'altro, alle merci dichiarate per trasporto in *containers* su navi appositamente attrezzate (art. 2, lett. e, delle condizioni generali della polizza unificata 1983). In tal caso, il fatto della caricazione sopra o sotto la coperta resta del tutto carente di rilevanza⁽¹²⁾.

Analogamente, quanto alla contribuzione alle avarie comuni, occorre escludere dall'ambito applicativo dello speciale regime proprio del carico sopra coperta i *containers* trasportati sul ponte delle navi appositamente attrezzate. Ciò vale sia nel sistema contrattuale delle Regole di York e Anversa (di adozione costante), sia in quello del codice della navigazione. Infatti, nel primo l'esclusione dalla massa creditoria di contribuzione, riguardando il carico trasportato non conformemente agli usi (Reg.

Universal Marine Corporation, in *Dir. mar.*, 1969, p. 474, nel senso dell'inesistenza di un uso alla caricazione dei *containers* sopra la coperta delle navi convenzionali; U.S. District Court, South Distr. of New York, 29 september 1972, *Du Pont de Nemours International S.A. v. SS. Mormacvega and Mar Mc Conack Lines Inc.*, *ibid.*, 1973, p. 396, nel senso della liceità del trasporto dei *containers* sulla coperta delle navi *porta-containers*.

⁽¹²⁾ Cfr. ANTONINI, *Profili assicurativi*, cit.

I), non si applica ai *containers* sulla coperta delle navi in parola, per le quali tale modalità di collocazione è usuale, mentre si applica a quelli sulla coperta delle navi convenzionali, per le quali la stessa modalità non può dirsi conforme agli usi. Nel secondo, l'esclusione (e la contestuale sottoposizione ad autonoma regolazione contributiva, *ex art. 480 cod. nav.*), testualmente riferita alle "cose caricate sopra coperta", deve essere limitata a quelle trasportate sulla coperta in senso tradizionale, propria delle navi convenzionali, e non estesa a quella delle navi di tipo diverso, non conosciute al tempo della promulgazione del codice, quali le navi *porta-containers* ⁽¹³⁾.

Se ne trae l'importante conseguenza che, per le navi *porta-containers* e non anche per quelle tradizionali, perde di rilievo la consueta distinzione fra stiva e coperta e resta giuridicamente irrilevante il fatto della sistemazione del carico, rappresentato da *containers*, nell'una o nell'altra parte della nave.

Ciò è stato prontamente compreso dagli operatori, al punto che nella realtà concreta, trattandosi di trasporto a mezzo *containers* su navi attrezzate, il caricatore non ha alcuna possibilità di influire sul piano di stivaggio, né può ottenere una polizza di carico netta sotto coperta, che, in questo tipo di trasporto, non viene mai rilasciata.

6. La copertura assicurativa.

Dal punto di vista assicurativo⁽¹⁴⁾ occorre ri-

⁽¹³⁾ Cfr. ANTONINI, *Caricazione sopra coperta*, cit.

⁽¹⁴⁾ Sull'assicurazione dei *containers*, cfr.: RIGHETTI,

marcare preliminarmente che, in difetto di esplicita pattuizione (nel concreto mai inserita), né l'assicurazione della nave, né quella delle merci, potrebbero riguardare i *containers*.

Quanto alla prima, vi osta la già rilevata impossibilità di considerare i *containers* come pertinenza della nave. Quanto alla seconda, poi, il problema non si pone affatto, atteso che la stessa non ricomprende neppure gli imballaggi, sicché, a maggior ragione, non potrebbe riguardare quel particolare strumento per il contenimento del carico, costituito dal *container*.

Di conseguenza, per i *containers* occorre stipulare una copertura assicurativa apposita. E' quanto nella pratica si fa costantemente, atteso il notevole valore rivestito dagli stessi. Serve rilevare, tuttavia, che sovente gli assicuratori appaiono restii ad accordare la copertura, stante la particolare frequenza dei sinistri e le conseguenti elevate probabilità del verificarsi del rischio assicurato.

Nel nostro mercato assicurativo, non esiste uno strumento *standard* per l'assicurazione dei *containers*. Ci si avvale, pertanto, dei clausolari inglesi predisposti dall'*Institute of London Underwriters*, contenenti la regolamentazione analitica del rapporto assicurativo avente ad oggetto un *container* o un parco di *containers*. Trattasi delle *Institute*

L'assicurazione sopra *containers*, in *Trasporti*, n. 28/1982, p. 82 ss.; VOLLI, *Sull'assicurazione dei containers*, cit.; ANTONINI, *Profili assicurativi*, cit., p. 43 ss.; RIGHETTI, *Containers*, cit., p. 467 ss.; QUERCI, *Diritto della navigazione*, Padova, 1989, p. 622 s.; BALESTRA, *L'assicurazione dei containers contro i danni*, in *Dir. trasp.*, I/1990, p. 137 ss.

Container Clauses, delle quali esistono due formulari: un primo (*Institute Container Clauses - Time*, ediz. 1/1/87), che garantisce la copertura assicurativa più ampia, secondo lo schema dei vecchi clausolari *All Risks*, ossia elencando tutti i rischi coperti e prevedendo determinate esclusioni; un secondo (*Institute Container Clauses - Time (Total Loss, General Average, Salvage, Salvage Charges, Sue and Labour)*, ediz. 1/1/87), che limita la copertura assicurativa alle sole ipotesi di perdita totale, danno e contributo di avaria comune o di assistenza e salvataggio, spese per evitare o diminuire il danno.

Tali clausole vengono recepite nelle polizze “confezionate su misura” (*tailored*) per ogni singolo rapporto contrattuale e in relazione alle peculiari esigenze espresse da ciascun assicurato.

Le polizze *containers* assumono, pertanto, carattere composito. Esse non sono redatte a stampa, ma rappresentano un testo contrattuale negoziato direttamente dalle parti interessate (proprietario o locatario dei *containers* e assicuratore), nel quale le condizioni generali del rapporto assicurativo sono stabilite mediante il richiamo delle condizioni generali della polizza merci, quelle (anch'esse generali) attinenti allo speciale oggetto assicurato sono fissate attraverso il richiamo delle *Institute Container Clauses* ed altre, concernenti aspetti particolari considerati meritevoli di esplicita regolazione, sono dattiloscritte nel contesto della polizza. Ne deriva che, per il principio di specialità, in caso di contrasto ricevono applicazione, nell'ordine, le clausole relative al singolo rapporto (dattiloscritte), quelle inglesi relative ai *containers* e le condizioni generali della polizza italiana merci.

Si tratta di polizze a tempo, riguardanti una

pluralità di *containers* (parco), i quali vengono elencati mediante la menzione dei rispettivi elementi di identificazione.

L'esame delle polizze suddette lascia comprendere che l'assicurazione in parola, pur riferendosi ad un bene (il *container*) che non può ricondursi nel novero dei beni della navigazione e che è esposto, nel corso della sua utilizzazione, a rischi non sempre qualificabili marittimi, può essere a ragione considerata (e viene dalla pratica considerata) come assicurazione contro i rischi della navigazione. Lo stanno a dimostrare il carattere di assicurazione contro una universalità di rischi, l'impiego della terminologia tipica del campo marittimo (con la menzione, ad es., del "corpo" del *container*), la derivazione di molte clausole "dattiloscritte" da quelle proprie dell'assicurazione della nave (come quelle concernenti la perdita totale costruttiva, la perdita presunta, il mancato utile sperato, il valore stimato), la facoltà di abbandono.

E' superfluo ricordare che l'assicurazione del *container* si riferisce soltanto a quest'ultimo, come oggetto provvisto di notevole valore patrimoniale, senza estendersi alle merci che, a volta a volta, esso possa contenere.

7. La contribuzione alle avarie comuni.

Il *container* costituisce un bene ricompreso nella spedizione marittima, che, essendo "in rischio" nella stessa, partecipa alla massa debitoria di contribuzione, e che, se sacrificato o danneggiato per la salvezza comune, partecipa altresì alla massa

vamente dalla parte dell'una o da quella dell'altro⁽¹⁶⁾ - non rinviene apprezzabile fondamento. Non potrebbero ricondursi, invero, effetti particolari a tale diversa sua collocazione nel regolamento contributivo: non ai fini della regola, propria della contribuzione della nave, dell'esclusione dalla massa creditoria per gli oggetti di corredo e di armamento non descritti nell'inventario, essendo indubbio che esso, anche se di proprietà dell'armatore, non potrebbe essere qualificato come pertinenza e, quindi, nel novero degli stessi; né ai fini di una riduzione percentuale del valore contributivo - quale, in alcuni ordinamenti (art. 647, 2° co., nostro cod. comm. 1882; vecchio art. 417 *code comm.* francese; art. 30 nuova legge francese sull'urto, avaria e salvataggio, n. 67-547 del 1967), risulta fissata per la nave e per i noli, la cui partecipazione alla massa debitoria avviene in ragione di una percentuale del valore, anziché per l'intero -, perché tale singolare regola non potrebbe essere estesa ad oggetti diversi da quelli espressamente indicati, anche se appartenenti al loro proprietario o all'armatore.

⁽¹⁶⁾ Così VOLLI, *Problemi assicurativi*, cit., p. 21. Analogamente, in precedenza, WAROT, *L'avènement du container*, cit., p. 271. Cfr. anche LUREAU, *L'avarie commune*, in RODIERE, *Traité general de droit maritime. Evénements de mer*, Paris, 1972, p. 367, per il quale il *container* appartenente all'armatore forma un capitale unico con la nave, se ricompreso nel valore della stessa. In senso contrario, HARREL COURTES, *Avaries communes. De la contribution*, in *Juris-classeur commercial, Droit maritime*, 1er App. anc. art. 397-429, fasc. 2, p. 15; LOWNDES - RUDOLF, *The Law of General Average and the York Antwerp Rules*, 10th ed., London, 1975, p. 388.

La partecipazione alle due masse di contribuzione delle merci trasportate nel *container* dà luogo a qualche difficoltà, non già a livello teorico (essendo ben radicate e di agevole interpretazione le regole che presiedono alla formazione delle masse suddette), sibbene sul piano pratico, stante l'evenienza che, sovente, il *container* non viene aperto nel luogo ove ha termine il viaggio (nel quale debbono calcolarsi i valori rilevanti: art. 476 cod. nav.), ma prosegue il tragitto sino alla finale destinazione prevista nella polizza di carico⁽¹⁷⁾.

Giova esaminare partitamente la posizione debitoria e quella creditoria dei soggetti titolari delle merci all'interno del *container*.

Il valore contributivo della merce è quello al termine del viaggio marittimo. Se il *container*, sbarcato dalla nave, viene aperto (perché giunto a destinazione, o per altre ragioni: ad es. per il controllo doganale), tale valore viene direttamente constatato. Se lo stesso prosegue verso altra località, come è nel trasporto *door to door*, alla sua apertura si procede soltanto a destinazione. In tal caso occorre fare riferimento al valore delle merci al tempo e nel luogo della scaricazione dalla nave, determinandolo eventualmente in via presuntiva muovendo da quello constatabile alla destinazione finale. Può accadere che tale valore sia superiore a quello finale: così è allorquando la merce riporti un danno o addirittura si perda nel corso del trasporto successivo a quello marittimo. In una eventualità siffatta, il propieta-

⁽¹⁷⁾ Cfr. al riguardo PARENTHOU, *L'avarie commune et les containers*, in *Dr. mar. franç.*, 1970, p. 451 ss.

rio subisce un evidente pregiudizio, poiché è tenuto a contribuire in ragione di un valore superiore a quello dei beni di cui è effettivamente entrato in possesso; ciò costituisce la diretta conseguenza del principio per cui i valori contributivi vengono fissati al termine del viaggio contributivo, ossia di quello marittimo, e non dell'intero viaggio previsto contrattualmente.

Viene ammesso in avaria comune il danno costituente la conseguenza diretta dell'atto di avaria. Lo stesso può essere constatato solo al momento dell'apertura del *container*. Soccorrono i principî tipici dell'istituto dell'avaria comune, per i quali è colui che invoca in suo favore l'ammissione nella massa creditoria di contribuzione ad essere gravato della duplice prova del danno (*an* e *quantum*) e della qualificazione dello stesso come avaria comune, anziché particolare. Tale prova potrà essere fornita, eventualmente, tramite presunzioni, in relazione al tipo di atto d'avaria adottato nel concreto ed alla natura del danno riscontrato.

GABRIELE SILINGARDI

(c.s.)

Ringrazio l'amico Antonini per la sua relazione così ricca di contenuti.

Aprire il dibattito su tanti temi che presentano delicati problemi è estremamente rischioso, però è doveroso, di conseguenza invito ad intervenire chi, tra la platea di persone che hanno studiato l'argomento, ne avesse particolare interesse.